SPORT WODNY



ZESZYT
ZA GRUDZIEŃ
1937

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,
TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

WARSZAWA
Nr 22
ROK XIII

SZANOWNYM PRENUMERATOROM
Z RACJI NADCHODZĄCYCH ŚWIĄT

BOŻEGO NARODZENIA I NOWEGO 1938 ROKU

SERDECZNE ŻYCZENIA SKŁADA

REDAKCJA

Różne

Plan inwestycyj w. f. na wybrzeżu morskim

W porozumieniu z zainteresowanymi czynnikami urzędowymi i społecznymi PUWF opracował ogólny plan rozbudowy urządzeń w. f. i sportowych na naszym wybrzeżu morskim. Plan ten przewiduje budowę: placów zabaw dla dzieci, boisk szkolnych, boisk sportowych w Wielkiej Wsi, Karwi, Pucku, Jastarni, amfiteatr ze sceną na wolnym powietrzu około Jastrzębiej Góry itd.

W zakresie urządzeń żeglarskich — założono ośrodek wyszkoleniowy dla kształcącej się młodzieży w Jastarni. W ślad za tym przystąpiono w r. b. do założenia ośrodka klubowego w Gdyni, gdzie znajdą pomieszczenie: Yacht Klub Polski, Oficerski Y. K., wojskowy ośrodek jachtingu morskiego, miejscowe kluby żeglarskie, oraz ogólno-polski ośrodek młodzieżowy przeznaczony dla ZHP, YMCA itd. Całość ośrodka żeglarskiego mieścić się będzie nad basenem jachtowym w Gdyni. Przy Domu Żeglarza wybudowany będzie zimowy basen pływacki o słonej [illegible]

Drugi ośrodek wyszkoleniowy powstanie prawdopodobnie w osadzie Hel, jako ośrodek dla organizacyj zrzeszających młodzież pozaszkolną. Na bazę wypadową dla rejsów dalekomorskich przewidziany jest port w Nowej Wsi. Po zbudowaniu kanału Gdynia — Wielka Wieś powstanie możliwość rozbudowy klubowych portów żeglarskich, od Orłowa do Nowej Wsi.

Roboty nad budową ośrodka klubowego w Gdyni już [illegible]

Puck będzie ośrodkiem sportowym dla ruchu kajakowego.

W Gdyni wybudowany będzie zimowy basen pływacki.

Poza tym przewidziane są tereny na obozy w. f. i p. w., camping zespołowy, domy wypoczynkowe i kolonie dla dzieci.

Kursy wioślarskie w AZS

Akademicki Zw. Sportowy w Warszawie, w porozumieniu z Polskim Radiem organizuje popularne kursy wioślarskie. Program kursu przewiduje 15 lekcyj na krytym basenie AZS pod kierunkiem trenera olimpijskiego Budzińskiego. Po stwierdzeniu umiejętności pływania — na wiosnę odbędzie się szereg wyjazdów na Wisłę. Na zakończenie kursu będzie przeprowadzony egzamin na Wiśle.

Kraków buduje przystań kajakowo-wioślarską

W okręgowym ośrodku WF. odbyła się konferencja przedstawicieli klubów wioślarskich i kajakowych Krakowa, zwołana przez płk. Wójcickiego w sprawie budowy wielkiej przystani kajakowo-wioślarskiej.

Po przedstawieniu przez płk. Wójcickiego w ogólnych zarysach planu budowy tego rodzaju obiektu sportowego, zebrani opowiedzieli się jednogłośnie za przystąpieniem do akcji budowy przystani, wyrażając wdzięczność gen. Narbutt-Łuczyńskiemu za inicjatywę w tym kierunku. W dyskusji podkreślono, że obecnie istniejące przystanie wioślarskie i kajakowe nie odpowiadają nowoczesnym wymogom techniki w tej dziedzinie sportu. A dalej wyrażono zapatrywanie, że przystań taka musi zawierać hangary na łodzie i kajaki, szatnię i urządzenia kąpielowe, basen wioślarski i kajakowy, pokoje klubowe oraz salę do zebrań i gimnastyki. Nadto wysunięto projekt wybudowania na przystani „Hotelu sportowego" dla przybywających do Krakowa wycie-[illegible]

O ile projekty powyższe zostaną zrealizowane, to Kraków zyska obok stadionu sportowego na Błoniach drugą imponującą placówkę sportową, która przyczyni się do rozwoju kajakarstwa, a przede wszystkim sportu wioślarskiego, który ostatnio borykał się z trudnościami natury technicznej.

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO



Nowootwarty basen zimowy C. I. W. F-u.

Przygotowanie olimpijskie

Przygotowania do Igrzysk Berlińskich dostarczyły nam niemałą ilość doświadczeń, które może pozwolą nam na uniknięcie błędów, jakich ofiarą padliśmy przed rokiem. Problem ten jest bardzo trudny do rozwiązania, gdyż idealne przeprowadzenie całej kampanii olimpijskiej wymaga znacznych sum pieniężnych, których, niestety, PZTW nie posiada. Liczenie na subwencje często zawodzi, przy czym subwencje te rzadko kiedy przydzielane są w wystarczających kwotach. Musimy więc całe przygotowanie oprzeć na dwóch podstawach: 1) na ambicji, zaciętości i wytrwałości zawodników, którzy chcą reprezentować Polskę na Igrzyskach Olimpijskich, 2) na ofiarności klubów, świadomych swoich zadań społecznych. Osobiście jestem przekonany, że te dwie podstawy mogą dać dużo więcej, niż sztucznie konstruowane obozy i kursy, które przy swoich, nieraz znacznych, zaletach posiadają także tę olbrzymią wadę a mianowicie wytrącają zawodnika z normalnego trybu życia i nieraz powodują załamanie się młodego człowieka.

Na podstawie wyników r. 1937 utworzył bym dwie grupy przygotowania olimpijskiego. Do pierwszej zaliczył bym mniej liczną grupę zawodników, którzy wykazali już pewien poziom międzynarodowy i na których można liczyć już w r. 1938 a mianowicie w skład tej grupy weszli by: Verey, Kuryłłowicz, Manitius, Ustupski, Reich, Kepel, Dudziński, Leu, Figiel, Świątkowski, Dondajewski, Kokot, Dominiak, Lorenz, Kobyliński.

Druga grupa była by już dużo liczniejsza. Wejść do niej powinni wioślarze: Łebkowski, Wołosiewicz A., Wołosiewicz K., Parzysz, Janowski, Hałagiera, Manthej, Wilczarski, Ronke, Wieczorek, Stiller, Trzciński, Teriszwili, Konieczny, Leporowski, Ziółkowski, Rutkowski, Emanuel, Juszczak, Zawadzki, Karwecki, Kiedel, Jurowski.

Jasnym jest, że z tych dwóch grup dało by się utworzyć kilka doskonałych osad i obsadzić nimi niemal wszystkie typy łodzi. Niestety na przeszkodzie staje fakt, że zawodnicy ci nie mieszkają w jednej miejscowości a zebranie ich w jednym ośrodku w obecnych warunkach jest niemożliwością. Podając te nazwiska już dzisiaj, chcę zwrócić przez to uwagę kierowników sportowych klubów na konieczność roztoczenia baczniejszej opieki nad wymienionymi. Szkoda było by, gdyby tak piękny materiał, składający się z jednej strony z rutynowanych zawodników, a z drugiej z dobrze zapowiadającej się młodzieży, nie został odpowiednio wykorzystany.

Nie wolno tylko zakładać rąk i oddawać się bezczynności, tłomacząc się ciężkimi warunkami pracy. Mamy iść drogą wysiłku i pracy, bo tylko na tej drodze czekają nas upragnione sukcesy.

Wł. Długoszewski.

„Winien i Ma" sezonu wioślarskiego

Wadą naszego wioślarstwa jest to, że po zakończeniu właściwego sezonu na wodzie zbyt szybko zrywamy kontakt ze sportem, zaglądając na przystań dopiero wtedy, gdy wiosenne słońce zachęci nas do tego. Tak jest niestety w większości klubów. Nasycenie a może nawet i przesycenie wioślarstwem w czasie od stycznia, kiedy rozpoczyna się zaprawę do września, kiedy kończą się ostatnie regaty, powoduje, że w pewnym okresie zarówno zawodnicy, jak i kierownicy czują pewnego rodzaju przemęczenie. Odpoczynek trwa długo, może zbyt długo.

Może właśnie dlatego mają rację Niemcy, którzy kończą główny sezon regatowy na mistrzostwach Niemiec i potem dają swoim osadom urlop, za wyjątkiem tych, które zakwalifikowały się do mistrzostw Europy. Sezon jesienny poświęcony jest narybkowi i regatom młodzieży. Inna rzecz, że tego rodzaju układ stosunków jest możliwy dzięki wcześnemu rozpoczęciu się sezonu. Pierwsze regaty w Niemczech odbywają się o miesiąc wcześniej, [illegible]

Po zakończeniu sezonu trzeba rzucić okiem wstecz. Zobaczyć co się straciło a co zyskało. Popularnie zwany „bilans" sezonu wioślarskiego musi być tak obliczony, jak bilans handlowy. Po jednej stronie zyski [illegible] po drugiej straty.

Do tematu tego różni rozmaicie podchodzą. Przeważna część naszej prasy, goniąca za sensacyjnymi tytułami już dawno rozpisywała się o „Sedanie polskiego wioślarstwa", rozmaitych „upadkach" itd. Istotnie znający się na rzeczy musiał wyczuć omal, że całkowitą ignorancję w tych sprawach. Bo krytycznie rzecz oceniając sezon ubiegły nie należał do najgorszych. Wprost przeciwnie w porównaniu z rokiem olimpijskim, w którym przeżyliśmy największe rozczarowania — był nawet dodatnim. Trzeba tylko umieć spojrzeć spokojniej i zaglądnąć głębiej, aby się o tym przekonać.

Zacznijmy jednak od strat. Niewątpliwie straty te były. Dotyczą one przede wszystkim terenu międzynarodowego. W r. 1935 zdobyliśmy pozycję w wioślarstwie międzynarodowym i błyskotliwą pozycję drugiego po mistrzach! — Węgrach — kraju w Europie. Pozycję tę straciliśmy na Igrzyskach Olimpijskich i trzeba było zaczynać znowu od początku. Nie było to tak łatwym i w rezultacie w mistrzostwach Europy znaleźliśmy się na miejscu ósmym.

Przypatrzywszy się tej sprawie bliżej dojdziemy do przekonania, że powodem takiego obniżenia się było osłabienie jednego zawodnika — Verey'a. Bo tak, jak w r. 1935 nasze sukcesy opierały się na Verey'u — tak obecnie nie mamy ich, ponieważ warunki sprzysięgły się przeciwko Verey'owi. Największą stratą było ubycie świetnej dwójki podwójnej Verey—Ustupski. Ile w tej dwójce znaczył Verey mamy tego dowód w Budapeszcie, gdzie jadąc po raz pierwszy bodaj w życiu z Belickim, Verey potrafił stoczyć ciężką walkę z późniejszymi wicemistrzami Europy — braćmi Szandtnerami. W dalszym ciągu sezonu Verey ograniczył się do jedynki, w której jednak Hasenöhrl uzyskał lepszą formę od niego. Bo mimo wszelkich głosów prasy i całego uznania dla Studacha, w dalszym ciągu twierdzę, że jego mistrzostwo Europy jest dziełem szczęśliwego zbiegu okoliczności.

Obecnie Verey studiuje w C. I. W. F. i nie wiemy na jaki trening pozwolą mu studia. Gdyby się dało z powrotem reaktywować dwójkę Verey - Ustupski — jestem przekonany, że dwójka ta doszłaby do dobrych wyników. Być może, że uda się wykorzystać także Kepla, który także znajduje się w C. I. W. F. i z tej trójki wybrać dwójkę i skifistę. Przy czym nie należy zapominać o Reichu, który miał tak piękny sezon i tak się świetnie zapowiadał.

Straty nasze dotyczyły tych tylko więc dwóch typów łodzi, na nieszczęście były to typy, decydujące o naszej pozycji międzynarodowej a także o popularności w kraju.

Co do pozostałych to uderza podniesienie się poziomu dwójki ze sternikiem (Kuryłłowicz i Manitius) oraz ósemki. Jeśliby chodziło o przyszły sezon to tym dwom typom łodzi powinniśmy poświęcić szczególną uwagę. Zwłaszcza ósemkom. Jestem przekonany, że takie B. T. W., których kadry seniorów wzrosły o całą ósemkę nowicjuszy (Dudziński, Leu, Świątkowski, Figiel, Flegier, Halagiera, Manthei i Wilczarski) będzie w stanie zestawić świetną czwórkę i doskonałą ósemkę. A przecież po innych klubach mamy także wielu dobrych wioślarzy. Tylko, że nasze Towarzystwa muszę zrozumieć konieczność współpracy. Warszawa, Poznań i Kalisz zdolne są do wystawienia bardzo silnych ósemek kombinowanych. Może AZS Poznań jest w stanie skombinować silną ósemkę klubową, podobnie jak i AZS [illegible] wskazują na to, że kombinowane osady miały by bardzo dużo do powiedzenia. To jest właśnie największy plus minionego sezonu wioślarskiego.

Niezwykle pocieszającym jest także fakt polepszenia się organizacji naszego wioślarstwa. Nietylko poszczególne kluby, ale i Komitety międzyklubowe działają coraz sprawniej. Dotyczy to przede wszystkim Komitetu Poznańskiego, który po dwóch latach pewnego cofnięcia się, wraca do formy. A forma ta będzie bardzo potrzebna w bież. roku, kiedy czeka nas organizacja meczu Polska - Węgry, który chcieli byśmy rozegrać na klasycznym dystansie 2000 m.

Dalsze mocne punkty naszego bilansu to pierwsze regaty w Chełmży, które należały bodaj do najlepszych w zakresie propagandowym imprez. Dobry poziom regat w Płocku (jubileuszowe), Włocławku, Kruszwicy i Toruniu to dowody, że północno-zachodnia połać naszego kraju wzięła się na dobre do wioślarstwa. Poprawa ta równoważy poniekąd straty, jakie odnieśliśmy na odcinku północno-wschodnim. Wilno i Grodno, na których rywalizacji opierał się postęp wioślarstwa na Kresach płn. wsch., jakoś ustały w pracy. Czy to pozostaje w związku z wyjazdem z Wilna tego rodzaju działaczy co mjr. Plewako, ppłk. Drotlew, mjr. Szymański a kpt. Link z Grodna — niewiadomo. Dość, że Kresy te, mimo zdobycia mistrzostwa Polski przez czwórkę WKS Śmigły, pozostały nieco w tyle.

Ciągle jeszcze towarzystwa nasze nie doceniają instytucji regat otwarcia sezonu. Taki np. Poznań pod koniec sezonu zorganizował kilka towarzyskich regat, przy czym wielu działaczy wioślarskich wyrażało zdanie, że próby te, będące doskonałą zaprawą do właściwego sezonu, powinny być organizowane na wiosnę. I mają całkowitą rację. Regaty te to właśnie regaty otwarcia sezonu. Łatwiejsze zadania organizacyjne, a przede wszystkim nieklasyfikowanie tychże regat powinny stanowić poważną zachętę do ich organizowania, zwłaszcza, że w myśl ostatnio uchwalonych zmian regulaminu regatowego — regaty te są punktowane połową normalnie przyznawanych punktów. Jest więc i ten dooping, który dla wielu towarzystw stanowi niemałą zachętę do startu. Trzeba o tym pamiętać w roku przyszłym. Przypomnę tutaj, że w tych miejscowościach, gdzie istnieje tylko jedno towarzystwo — regaty te i tak powinny się odbyć a biegi punktowane są $^{1}/_{4}$ ilości nominalnych punktów.

Zlekceważono także instytucję I Kroku wioślarskiego, który odbył się jedynie w Warszawie i Kaliszu. Jest to trochę mało. Gdzież Bydgoszcz, Poznań, Kraków, Wilno, To-

ruń itd.? Jest to znakomita okazja do wypróbowania młodych osad. Okazja, której pomijać nie należy.

Trudności z utrzymaniem stosunków z zagranicą powiększyły się znacznie. Dotyczy to przede wszystkim spraw dewizowych, które utrudniają zarówno wyjazd naszych osad, jak i przyjazd obcych z zagranicy. Wysunąłem więc koncepcję wymiany międzynarodowej zawodników, która zdobyła sobie poklask zagranicy. Na nasze hasło odpowiedzieli pierwsi Niemcy, którzy zaprosili nas na kilka regat. (Berlin, Hamburg). Udało się wysłać Reicha do Hamburga, gdzie jednak start, jak na nowicjusza, był za trudny. Na normalnej wodzie Reich z pewnością by wygrał. Miał on sezon bardzo bogaty. Po za licznymi startami w kraju, zwyciężył on w Gdańsku i Królewcu w czterech biegach, bijąc zdecydowanie równą sobie klasę skifistów niemieckich.

Nowością był start w Danii czwórki B. T. W. z okazji meczu „Ost-See Vierer". Posłaliśmy tam czwórkę nowicjuszy, która wprawdzie w Polsce zdobyła sobie conajmniej drugą pozycję po mistrzach, to jednak jeszcze nie reprezentowała pierwszej klasy. Inaczej powinno być w r. 1938, w którym osada Dudziński, Leu, Świątkowski i Figiel powinna wysunąć się do czołowego szeregu Europy. Czwórka ta to też jedna z pomyślnych pozycyj naszego bilansu wioślarskiego.

Start na mistrzostwach Europy i na mistrzostwach akademickich w Paryżu omawialiśmy już obszernie. Przyniosły one nam kilka cennych sukcesów, podobnie, jak start J. Kepla w mistrzostwach Sekwany. Szkoda, że nie dało się zatrzymać Vercy'a w Paryżu. Wówczas mielibyśmy [illegible] dwa zwycięstwa zamiast jednego.

Parę słów należy poświęcić Keplowi. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że był on w stanie osiągnąć lepsze wyniki, niż je uzyskał. Ale jest on niezdecydowany w swoich poczynaniach. Po roku pobytu w Budapeszcie, który ani sportowo ani też życiowo nie przyniósł mu zbyt wielkich korzyści, Kepel szukał zaczepienia się w Warszawie. Tak się złożyło, że trafił do klubu, który nie dysponował jedynką. Usadowienie Kepla na szlaku ósemki AZS Warszawa, wzmocniło ją niewątpliwie, zwłaszcza, że osada żywiła do niego wielkie zaufanie, co nie jest bez znaczenia. Szukał okazji Kepel do wyjazdu do Berlina na studia wych. fiz., ale ostatecznie „wylądował" w CIWF.

W kraju odbyły się tylko jedne, jedyne regaty międzynarodowe — w Bydgoszczy. Jak już zaznaczyłem stosunki dewizowe są tego rodzaju, że, przy równoczesnych, dość znacznych utrudnieniach paszportowych, stosunki te nie mogły się lepiej rozwinąć. Odpadły, jako międzynarodowe, regaty w Gdańsku, do których miejscowe kluby niemieckie ustosunkowały się nieżyczliwie. Sprawa ta pozostaje w łączności z całością problemu gdańskiego, który musi być najprzód rozwiązany na terenie politycznym, a potem dopiero likwidowany na odcinku sportowym. Pewne wyjaśnienia, jakie udzielił nam Verband Danziger Ruder Verein, pozwala jednak mieć nadzieję, że w r. 1938 regaty te zdobędą obsadę gdańskich klubów niemieckich. Wilno po raz wtóry odwołało swoje regaty, ale naszym zdaniem powód odwołania leżał raczej w samym Wilnie, które nie mogło wystawić liczniejszych osad, jak w braku konkurencji międzynarodowej.

Pod tym względem sezon 1938 zapowiada się o tyle lepiej, że będziemy mieli w Polsce mecz Polska—Węgry, który pozwoli nam zobaczyć osady o poziomie czołowej klasy europejskiej. Nie należy jednak mieć zbyt daleko idących nadziei, aby w najbliższej przyszłości do Polski miały zjeżdżać liczne osady zagraniczne, gdyż nie jest to tak prosta sprawa, jak u lekkoatletów, czy piłkarzy. W drogę wchodzi kosztowny transport łodzi, bez których startować na obcym terenie jest wysoce ryzykownym pociągnięciem. Start zaś na pożyczanych łodziach obniża wydatnie szanse na zwycięstwo, jak o tym mieliśmy możność przekonać się w Budapeszcie, Hamburgu, czy Paryżu. Własna łódź to jednak połowa zwycięstwa.

Uważam za zbędne omawianie jeszcze raz poszczególnych regat. Wszystkie imprezy regatowe były w swoim czasie omawiane. Sport Wodny zamieszczał tabele punktacyjne każdych regat, a w nr. 18 podano szczegółową tabelę sumaryczną z uwzględnieniem tego rodzaju szczegółów statystycznych, jak ilość obesłanych regat, ilość startów i ilość zwycięstw. Statystykę chcę obecnie uzupełnić zestawieniem istotnych ilości zawodników poszczególnych klubów. Jasnym jest bowiem, że w zestawieniu statystycznym figurują w rubryce „ilość zawodników" cyfry o tyle fikcyjne, że niejeden zawodnik brał udział w kilku regatach i w kilkunastu biegach. Statystyka zatem ilości zawodników przedstawia się następująco:

L. p.	Nazwa klubu	Miejscowość	Zawodników	Sterników
1	Kolejowy Klub Wioś. .	Bydgoszcz	36	5
2	A. Z. S. Warszawa .	Warszawa	31	3
3	Bydgoskie Tow. Wiośl.	Bydgoszcz	28	3
4	A. Z. S. Poznań . . .	Poznań	24	5
5	Kaliskie Tow. Wiośl. .	Kalisz	24	4
6	P. T. W. „Tryton" .	Poznań	23	5
7	K. S. „Syrena" . . .	Warszawa	23	4
8	Warsz. Tow. Wiośl. .	Warszawa	21	2
9	Klub Wioślarski . .	Toruń	20	5
10	Tow. Wioślarskie . .	Włocławek	19	3
11	Klub Wiośl. „Wisła"	Warszawa	19	2
12	Klub Wioślarski . .	Gdańsk	18	5
13	W. K. S. „Prosna" .	Kalisz	12	2
14	G. T. W. „Wisła" . .	Grudziądz	16	3
15	R. C. „Frithjof„ . . .	Bydgoszcz	16	2
16	Wojskowy Yacht Klub	Włocławek	15	3
17	Chełmż. Tow. Wiośl. .	Chełmża	14	3
18	Graudenzer R. V. .	Grudziądz	14	2
19	Polic. Klub Sportowy .	Kalisz	14	1
20	Klub Wiośl. z r. 1930 .	Kalisz	13	2
21	R. K. S. „Prąd" . . .	Warszawa	12	3
22	Klub Wiośl. „Gopło" .	Kruszwica	12	1
23	Klub Wiośl. „Gryf" . .	Bydgoszcz	10	2
24	Ruder Club „Neptun"	Poznań	10	2
25	A. Z. S. Kraków . .	Kraków	10	2
26	Tow. Wioślarskie . . .	Płock	10	1
27	Policyjny Kl. Sportowy	Warszawa	10	1
28	Tow. Wiośl. „Polonia" .	Poznań	9	2
29	K. W. „Rejów" . . .	Skarżysko	9	2
30	Oddz. Wiośl. Sokoła .	Kraków	9	1
31	Klub Sport. Z.U.A.W. .	Warszawa	8	3
32	Policyjny Kl. Sportowy	Bydgoszcz	8	3
33	Oficerski Y. K. R. P. .	Warszawa	8	2
34	W. K. S. Żoliborz . . .	Warszawa	8	1
35	Kujaw. Kl. Wioślarski .	Włocławek	6	1
36	Harc. Klub Sportowy .	Wilno	5	1
37	Wojsk. K. S. „Śmigły" .	Wilno	5	1
38	Polic. Klub Sportowy .	Wilno	4	1
39	K. S. Polska YMCA . .	Warszawa	4	1
40	P. R. V. „Germania" .	Poznań	4	1
41	Wojskowy K. S. . . .	Poznań	4	1
42	K. S. Rodz. Urzędnicza .	Warszawa	1	—
43	Łomżyńskie Tow. Wiośl.	Łomża	1	—
	Razem . .		572	97

Cyfry te w porównaniu z takim np. piłkarstwem nie są zbyt imponujące, ale w każdym razie wykazują znaczny postęp w porównaniu z r. ub., kiedy to zarejestrowanych było tylko 388 zawodników i 74 sterników. Przybytek 184 wioślarzy to cyfra bardzo poważna.

Pewne światło na wyniki tegorocznych regat daje załączona tabela z wykazem zwycięzców najważniejszych biegów na główniejszych regatach. Widzimy z niej, że rewelacyjną formę wykazała w r. bież. czwórka B. T. W. w składzie: Dudziński, Leu, Świątkowski i Figiel, która odniosła 15 zwycięstw, we wszystkich kategoriach od nowicjuszy do seniorów. Wprawdzie na terenie międzynarodowym osada ta nie doszła jeszcze do właściwych rezultatów, tym nie mniej wymagać tego od niej byłoby zbyt dużo. W każdym razie bowiem jest to czwórka nowicjuszy, która jeździ dopiero rok w tym składzie.

Tabela porównawcza regat w 1937 r.

Rodzaj łodzi	[illegible]	Gdańsk [illegible] V	[illegible]	Kalisz 20 [illegible]	[illegible]	[illegible]ławek [illegible]	[illegible]	Płock 18.VII	Kr[illegible] 25 [illegible]	[illegible]	[illegible] V	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Grudziądz 9.IX
Jedynki	Reich Frithiof Byd-[illegible]				Verey A.Z.S. Kraków	Śniegula W.T.W. War-[illegible]	Galkowski [illegible] Poznań	Śniegula W.T.W. [illegible]	Reich [illegible] goszcz	[illegible] Kraków	Pokrzywnicki [illegible]		Verey A.Z.S. Kraków	Szawara K.S. R.U. War-[illegible]	Kulczyk K.W. Wisła Grudziądz
Czwórki	B.T.W. Bydgoszcz	B.T.W. Byd-[illegible]	A.Z.S. Poznań	Polic. K.S. Kalisz	W.K.S. „Śmi-[illegible]"	K.W. Toruń	B.T.W. Byd-[illegible]	K.W. Toruń	B.T.W. Byd-[illegible]	W.K.S. [illegible]	B.T.W. Byd-[illegible]	[illegible] K.S. Kalisz	W.T.W. War-[illegible]	B.T.W. Bydgoszcz	[illegible] Bydgoszcz
Ósemki wagi lekkiej	K.W. Toruń		K.S. Syrena Warszawa	W.K.S. Poznań	K. W. Toruń	T.W. Włocławek	R.C. Neptun Poznań		K.W. Toruń	T.W. Włocła-[illegible]	T.W. Włocła-[illegible]	W.K.S. Prosna Kalisz		T.W. Włocławek	
Ósemki	B.T.W. Byd-[illegible]	Kol. K.W. Byd-[illegible]	A.Z.S. Poznań	K.T.W. [illegible] Kalisz	A.Z.S. War-[illegible]	Kol. K.W. Bydgoszcz	B.T.W. Bydgoszcz	W.T.W. War-[illegible]		B.T.W. Bydgoszcz			Kol. K.W. Byd-[illegible]		
Czwórki nowicjuszy	B.T.W. Bydgosz z	K. W. Gdańsk	R.K.S. „Prąd" War-[illegible]	Polic. K.S. Kalisz [illegible]	B.T.W. Bydgoszcz	T.W. Płock	T.W. „Polo-[illegible]" Poznań	T.W. Płock	T.W. Włocławek	T.W. Płock	B.T.W. Bydgoszcz	W.K.S. Prosna Kalisz		K.S. Z.U. A.W. War-[illegible]	B.T.W. Byd-[illegible]
Czwórki młodszych		B.T.W. Bydgoszz	W.K.S. Żoliborz [illegible]	K.T.W. Kalisz	G.R.V. Grudziądz	K.W. Toruń	K.T.W. Kalisz	T.W. [illegible]	K.W. Toruń	B.T.W. Byd-[illegible]	B.T.W. Bydgoszcz	K.T.W. [illegible]		W.T.W. War-[illegible]	

Spadła liczba regat odwołanych, co zwłaszcza w porównaniu z rokiem ubiegłym jest szczególnie uderzające. Odwołano jedynie regaty w Łomży, Grodnie, wiosenne w Krakowie (tradycyjny brak wody) i jesienne w Poznaniu. Miejmy nadzieję, że w roku przyszłym odwołania te wogóle znikną.

Stosunki międzynarodowe, omówione już uprzednio, wykazały spadek zarówno w ilości startów, jak i zwycięstw, w porównaniu z r. 1935, ale pewną poprawę w stosunku do 1936 r. W statystyce ostatnich lat sprawa ta przedstawia się następująco:

Rok	Starty międzynar.	Zwycięstwa
1935	43	21
1936	26	7
1937	34	13

Sprawa basenów zimowych nie uległa zmianie. Jak dawniej, tak i teraz basenami zimowymi dysponują ośrodki: Warszawa (3), Poznań (3), Kalisz (3), Bydgoszcz (1), Włocławek (1), Wilno (1). Ostatnio z inicjatywy gen. Narbut-Łuczyńskiego podjęto narady nad budową basenu zimowego w Krakowie, ale jest to sprawa dość odległej przyszłości.

Ruszyła z miejsca sprawa instruktorska, o której należyte rozwiązanie walczymy od lat trzech. Coraz więcej klubów angażuje zawodowych instruktorów, wychodząc z założenia, że siły amatorskie na dłuższy dystans nie przynoszą odpowiednich wyników. Na tym większe uznanie zasługuje praca trenera-amatora B. T. W.: p. Fr. Brzezińskiego, który w r. bież. uzyskał najwięcej sukcesów ze swoimi osadami. On też w myśl regulaminu otrzyma nagrodę dla najlepszego instruktora. Nagrodę w latach ubiegłych otrzymali: w r. 1935 p. Maksymilian Budziński (AZS Poznań), w r. 1936 p. Jerzy Otto (BTW).

Ujęcie statystyczne polskiego wioślarstwa natrafia ciągle na nieprzezwyciężoną trudność jaką jest niechęć klubów do odpowiadania na kwestionariusze i okólniki. Przed dwoma laty zainicjowałem rozesłanie szczegółowej ankiety do Towarzystw związkowych i po kilkumiesięcznym wyczekiwaniu i kilkakrotnych urgensach ze strony Zarządu PZTW otrzymałem odpowiedzi od 40 Towarzystw. Z tego też powodu statystykę swoją opieram jedynie na źródłach konkretnych a więc na protokółach i programach regatowych. Niestety źródła te nie pozwalają ustalić np. tak ważnej cyfry jaką jest ilość łodzi wioślarskich itd.

Statystyka regatowa za ostatnie lat 9 przedstawia się następująco:

Rok	Regat	Klubów start.	Biegów	Osad	Wioślarzy
1929	11	19	116	297	1308
1930	12	22	120	309	1464
1931	14	25	163	425	1832
1932	13	28	159	401	1843
1933	19	40	197	529	2419
1934	22	42	219	556	2574
1935	22	47	227	587	2204
1936	13	42	141	419	1959
1937	20	42	200	555	2601

Wł. Długoszewski

Regaty a budownictwo jachtowe

W numerze 20 „Sportu Wodnego" została poruszona paląca sprawa budowy nowych jachtów śródlądowych, oraz ich podziału na klasy. Jest to bardzo pocieszający objaw, że nareszcie kończymy z sarkaniem, na nieaktualność pewnych przepisów, w ścisłym kółku znajomych, a przystępujemy do rzeczowej dyskusji, która mam nadzieję, nie zakończy się jednym czy dwoma głosami, a obejmie całą brać żeglarską.

O ile w pewnych szczegółach zgadzam się z poruszoną w wyżej wspomnianym artykule sprawą, dotyczącą naszej śródlądówki, o tyle co do całości mam duże zastrzeżenia i uważam, że podane w nim recepty jeszcze choroby nie [illegible]

Zaobserwowany spadek liczby zgłoszeń do regat, jest najlepszym dowodem, że istniejące przepisy stają się nie aktualne i należy je jaknajszybciej zmienić i uporządkować. Jeszcze kilka lat wstecz, do regat, stawał żeglarz przeciw żeglarzowi, obecnie staje żeglarz przeciw konstruktorowi. Wynik z góry przesądzony. Nie pomoże tu najlepsze opanowanie i przyszykowanie jachtu do regat, nie pomoże praktyka żeglarska, mierny żeglarz posiadający jacht szybki, minie celownik przed najlepszym żeglarzem prowadzącym jacht, konstrukcji starej, wolniejszy. Po co więc zastanawiać się nad wynikiem, gdy każdy klub, na jacht najlepszy, daje i najlepszego żeglarza. W takich warunkach jachty starego typu stanowią i stanowić będą tylko asystę, podążającą niejednokrotnie w odległości jednego i więcej kilometra z tyłu.

Asystowanie w regatach, dla ambitnych żeglarzy nie stanowi przyjemności i nie daje im moralnej satysfakcji, to też wiedząc z góry przypuszczalny wynik, stają oni jeszcze raz lub dwa „na ryzyko" (a nuż... a może...) lecz stwierdziwszy, że wszelkie wysiłki na nic się nie zdadzą, rezygnują ostatecznie z udziału w regatach

Mylnym jest pogląd, że niezadowolenie, z nowych typów jachtów, powstaje na tle wykonywania przymusowej gimnastyki i stale natężonej uwagi, w czasie prowadzenia jachtu, śmiem twierdzić, że nie jeden żeglarz zgodził by się prowadzić jacht stając chwilami na głowie, w dosłownym tego słowa znaczeniu, gdyby przypuszczał, że przez to osiągnie jakikolwiek skutek, pomagający mu w osiągnięciu czołowego miejsca w regatach.

Szybki rozwój konstrukcji jachtów, powoduje nadmierne wydatki związane z budową co raz to nowych jednostek, niestety nie wszystkie kluby mogą sobie na to pozwolić.

Obserwując zauważyłem, że obecnie nowo wybudowany jacht, odpowiada wymaganiom tylko w ciągu jednego sezonu, gdyż z następnym ukaże się już inny, jeszcze dosko-[illegible]

Ktoś powie że są pewne granice osiągalnej doskonałości, owszem, lecz kluby mniej zasobne w kapitały przeznaczone na eksperymentowanie, wstrzymują się chwilowo z budową jachtów mogących służyć do regat tylko w jednym sezonie i oczekują chwili, kiedy pomysły konstruktorskie zaczną się wyczerpywać i gdy przepisy budowlane będą już za ciasne dla wprowadzania nowych udoskonaleń zwiększających szybkość, przez co budowane jachty staną prawie na jednym poziomie pod względem doskonałości technicznych.

Wracając do samych regat, rozpatrzmy rozwój, ewentualnie zanik, poszczególnych klas. Najwcześniej znikły z horyzontu jachty klasy „M" 15 m² (wyścigowe). Z niewyjaśnionych przyczyn nie wzbudziły one większego zainteresowania naszych konstruktorów pomimo, że tu właśnie było by duże pole do popisu. Po nich nastąpiło rozbicie i powolny zanik klasy „H" 15 m² (wędrowne). W klasie tej najwcześniej uwydatniły się luki w przepisach budowlanych dla tej klasy, w granicach których zaczęto wprowadzać udoskonalenia wypaczające cechy joli wędrownej a równające się z klasą „M" wyżej wspomnianą (wyścigową). Konstruktorzy nasi poszli po linii najwygodniejszej: Nie starali się wprowadzać udoskonaleń konstrukcyjnych tam gdzie by należało, to jest w łodziach wyścigowych, natomiast pewne pomysły mniej więcej gotowe zapożyczone z klasy „M" zaczęli stosować przy budowie nowych jednostek klasy „H". Wynik: klasa „M" została prawie całkowicie uśmiercona, a w klasie „H" egzystują jeszcze niedobitki, nie cieszące się jednak większym zainteresowaniem klubów i używane przeważnie dla celów turystycznych.

Rozbicie i zniekształcenie klasy „S" zaczęło się od chwili wprowadzenia specjalnej regaty o nagrodę Pana Prezydenta R. P. Ambicją każdego klubu stało się zdobycie tej nagrody. Od tej chwili zaczął się wyścig konstruktorów. Z braku fachowych sił krajowych, za wyjątkiem kmdr. Alexandrowicza, zwrócono się do konstruktorów niemieckich, w ten sposób powstał „Diasek II" i „Wilk" chwilowo najszybsze jachty na Wiśle. W krótkim czasie okazały się i one nie odpowiednie, gdyż to co zyskiwały przy żaglowaniu „fordewindem" traciły przy jeździe na wiatr, jako mniej zwrotne. W tym że czasie wiele jachtów przebudowano, zmieniając ożaglenie przez dodanie foka. Dopiero przed niedawnym czasem odważyli się zabrać głos i nasi konstruktorzy krajowi. Debiut wypadł, można śmiało powiedzieć, nadspodziewanie dobrze. Jachty konstrukcji krajowej nie tylko nie okazały się gorszymi ale nawet przewyższyły, pod względem szybkości i zwrotności, jachty budowane według planu konstruktorów zagranicznych. W klasie „V" natomiast, rozwój jej zawdzięczamy wyłącznie konstruktorom krajowym, z kmdr. Alexandrowiczem na [illegible]

Wobec tak dodatnich wyników jestem przekonany, że nasze młode siły konstruktorskie nie spoczną, a wytężając swą pomysłowość i nabywając co raz większej rutyny, w dziedzinie budownictwa jachtowego, wyeliminują całkowicie potrzebę zwracania się, w pewnych wypadkach, o pomoc do konstruktorów zagranicznych i stworzą nam takie typy jachtów, które zostaną wprowadzone jako klasy międzynarodowe.

Niestety szybki rozwój konstrukcji, powoduje także rozbicie poszczególnych klas, a co za tym idzie wycofywanie co raz to większej ilości jachtów z regat, jako nie mających szans zdobycia miejsc, nie tylko pierwszych, ale wogóle punktowanych. Wprowadzenie dodatkowej punktacji i nagród dla jachtów starej konstrukcji, biorących udział w wyścigu ogólnym, uważam za nie celowe, gdyż podobnym by to było do nagrody „pocieszenia" przyznawanej, jak to miało miejsce kilkakrotnie, zawodnikowi który minie celownik jako ostatni. Następnie, w czasie takich regat, niejednokrotnie zdarzały by się wypadki, że jacht starej konstrukcji wdawał by się w walkę z jachtem nowym i pomimo, że sam by na tym nic nie zyskał, przeszkadzał by temu ostatniemu, w uzyskaniu lepszych wyników i wykazaniu swej sprawności w stosunku do pozostałych jachtów tegoż typu.

Najlepszym wyjściem z tej sytuacji, jest podział poszczególnych klas, przez ustanowienie: klasy ściśle ograniczonej przepisami, w której zmian konstrukcyjnych dokonywać by nie było można i drugiej równoległej wolnej, dopuszczającej, w ramach luźniejszych przepisów budowlanych, wszelkie możliwe udoskonalenia. Pierwsza stanowiła

by sprawdzian doskonałości żeglarzy, druga wykazywała by zalety konstrukcyjne jachtów i stanowiła by pole do popisów dla konstruktorów. Nie jestem zwolennikiem wyłącznie monotypów, lecz gwałtowne wprowadzanie jachtów posiadających cechy wybitnie wyścigowe, do klas turystycznych, powoduje szybkie wycofywanie tych ostatnich z regat, co nie wpływa dodatnio na rozwój życia żeglarskiego.

Niektóre kluby, mniej zasobne w fundusze, w latach ostatnich zdobyły się na wysiłek, budując jachty dające możność ich członkom zmierzenia swych sił i doświadczenia żeglarskiego, w czasie regat związkowych. Obecnie kluby te nie chcąc by ich barwy, na każdych regatach, stanowiły straż tylną, gremialnie rezygnują z udziału, oczekując na uporządkowanie przepisów i umożliwienie im tym samym wprowadzenie, na tereny międzyklubowe, świeżego narybku żeglarskiego, uzyskanego niejednokrotnie olbrzymim nakładem pracy i nie mniejszym gotówki, co chwilowo zostało im uniemożliwione.

Jachtów starej konstrukcji zarówno w klasie „S" jak i „V" jest kilkadziesiąt. Przymusowe przeniesienie ich w stan spoczynku, tworzenie w żeglarstwie „młodych emerytów" zdolnych tylko do turystyki, nie uważam za celowe. Zbyt duże ofiary poniosły kluby, by stworzyć tak liczną flotyllę regatową i w zbyt dobrym stanie jest ona, by wprowadzając na wody śródlądowe nowe typy jachtów, stare traktować jako kopciuszka, przyznając im, w drodze łaski, dodatkowe punkty lub nagrody.

Jachty o większym ożaglemu, mogące pomieścić kilka lub kilkanaście osób, nadają się do szkolenia początkujących żeglarzy, ale tylko teoretycznego, natomiast praktykę każdy żeglarz musi zdobywać samodzielnie.

Do tego nadają się najlepiej jachty starego typu klasy „V" pozwalające bezpiecznie odbijać i dobijać do pomostu, jak i przetrwać niespodziewane szkwały w czasie żaglowania, pełnym i półpełnym wiatrem, przez wypuszczenie żagla do przodu. Nie małe usługi oddawały one i przy wprowadzaniu młodego narybku żeglarskiego w atmosferę regat. Nowicjusz spotykał się tu i próbował swych sił z lepszymi i gorszymi żeglarzami, jednak pod względem wyposażenia technicznego równymi. To zachęcało go do walki, do przyswajania sobie co raz to nowych wiadomości z dziedziny żeglarstwa. Obecnie przez wprowadzenie nowych typów jachtów tej klasy, młodzież stająca do regat na starym typie, albo wyjeżdża zniechęcona z góry przewidując przegraną, albo wogóle rezygnuje z udziału w regatach. Taki stan rzeczy dalej trwać nie może i wymaga natychmiastowego zastosowania środków zaradczych.

Rzucone tu przeze mnie uwagi nie wyczerpują tematu, może znajdą się inne drogi wyjścia, lecz jak wywnioskowałem z rozmów przeprowadzonych z członkami różnych klubów, olbrzymia większość jest nie zadowolona z obecnego stanu i oczekuje od poszczególnych komisyj P. Z. Ż. szybszego i intensywniejszego zajęcia się uporządkowaniem spraw budownictwa jachtowego i związanego z nim szkolenia żeglarzy.

St. Wierzyński

Jesienny Rejs S. J. „Zawiszy Czarnego"



Gen. Mariusz Zaruski.

Harcerski Szkuner Jacht odbył w bież. roku pierwszy od czasu swego istnienia jako statek szkolny, rejs jesienny. Władze harcerskie umożliwiły w ten sposób nietylko korzystanie z rejsów w bież. roku przez harcerzy-żeglarzy, lecz zapoznali się również bliżej z morzem i umiejętnością walki z żywiołem, oficerowie wojsk polskich z formacji lądowych, którzy w opisywanym rejsie brali udział w liczbie 21.

W drugiej połowie września br. odcumowaliśmy się z basenu jachtowego w Gdyni, biorąc kurs ku brzegom Szwecji. Załoga harcerskim sposobem szybko się „zgrała" i sprawnie zaczęła wykonywać rozkazy swego doświadczonego w żegludze dowódzcy kapitana S/j. „Zawiszy Czarnego" Gen. Mariusza Zaruskiego, który niestrudzenie i w właściwy sposób, umiał nas zapoznawać praktycznie z sztuką żeglarską i gotowością w każdej chwili do wykonania odpowiedniego manewru i znaczeniu przy jego sumiennym wykonaniu. Mamy wszyscy w pamięci Jego słuszne słowa zachęty i rady gdy powiedział — „żeglarz musi mieć morskie nogi — to znaczy musi wykonywać każdą czynność biegiem — musi być równocześnie w trzech miejscach gdy zajdzie tego potrzeba, winien widzieć i słyszeć wszystko na morzu, gdyż morze nie lubi gdy je kto lekceważy — mści się bez litości nad nieprzygotowanymi do walki z nim"

Po kilku dniach żeglugi przy sprzyjających wiatrach, ujrzeliśmy północny cypel wyspy Gotland — biorąc kurs ku portom Nörrköping ośrodka przemysłowego Szwecji. Pewnej nocy, będąc w/g. obliczeń nawigatora kilka mil od brzegów Szwecji, „Long Jack" zapalił jasną pochodnię, wzywając „pilota". Po pewnym czasie usłyszeliśmy warkot motorówki i „pilot" znalazł się na pokładzie „Zawiszy". Noc była pogodna — płynęliśmy wśród niebezpiecznych dla



[illegible]

okrętów szkerów — od czasu do czasu wymijając zielone lub czerwone światła na płynących barkach i szkunerach towarowych. Następnego dnia wczesnym rankiem byliśmy zacumowani w porcie. Z Nörrköping pojechaliśmy do Stockholmu, zwiedzając ciekawe zabytki stolicy Szwecji.

Uzupełniwszy w Nörrköping zapasy żywności, „Zawisza“ wziął kurs do portu Visby miasta ruin i róż na Gotlandzie, dokąd bez przeszkód wpłynęliśmy. Z tamtąd Zawisza skierował się ku Gdyni. Na morzu przeprowadziliśmy praktycznie konieczne ćwiczenia jak „Człowiek za burtą“, „Pożar statku“ Alarm opuszczenia statku. W wieczornej zaś ciszy daleko hen ku północnych krain ku ziemi Wigingów z zefirkiem unosiła się melodia polskich pieśni i słowa mo-[illegible]

Pewnej pogodnej nocy mieliśmy możność obserwowania rzadko u nas na Bałtyku spotykaną poświatę zorzy polarnej, której przepiękne promienie i jej tajemniczość utrwaliły się nam na zawsze w pamięci. Odczuwaliśmy wtenczas wszyscy głęboko piękno i potęgę natury.

W początkach października zacumowaliśmy się w basenie jachtowym w Gdyni przepływając ogółem 700 mil morskich i wnosząc z sobą nowe doświadczenia w zaszczytnej pracy na morzu dla dobra Polski.

F. Staszewski

Errata

W artykule „Z ubiegłego sezonu w żeglarstwie śródlądowym“ umieszczonym w Nr. 21 na str. 328 wkradł się błąd drukarski, a mianowicie w tabeli V klasy „V“ powinno być konstruktorzy Aleksandrowicz i *Sieradzki* a nie Aleksandrowicz i Drewitz.

Klasyfikacja

W drugim zeszycie listopadowym „Sportu Wodnego“ ukazał się artykuł pióra p. J. Marczewskiego p. t. „Z ubiegłego sezonu w żeglarstwie śródlądowym“.

W artykule tym p. Marczewski podaje resume wyników regatowych tych klubów i sekcyj żeglarskich, które brały udział w regatach śródlądowych na Wiśle pod Warszawą i jez. Krechowieckim, w sezonie ubiegłym.

Już na początku swego artykułu autor zaznacza, że sporządzenie obiektywnej tabeli punktacyjnej nie jest rzeczą łatwą, bo można narazić się „...na zarzut fanatyzmu klubowego...“

Studiując dalej wywody i tabele p. Marczewskiego dojrzymy w nich jedną bardzo ciekawą rzecz, a mianowicie: oto we wszystkich czterech tabelach dotyczących klasyfikacji klubów, J. K. A. Z. S. sklasyfikowany jest na pierwszym miejscu. Sposób wykazania tak bezapelacyjnego pierwszego miejsca J. K. A. Z. S. (w mniemaniu p. Marczewskiego), musiał wiele pracy kosztować autora, bo zaiste trudno był oby coś bardziej zawiłego i bardziej przychylnego dla J. K. A. Z. S. wymyślić.

Ponieważ P. Z. Ż. dawał zawodnikowi, który przybył do mety 1 pkt + tyle punktów ile jachtów pokonał, to autor czyni zupełnie tak samo, tylko.. sprowadza pracę klubów „...do jakiegoś wspólnego mianownika...“, dzieląc w trzech przypadkach swego obliczenia, sumę punktów zdobytych przez klub, przez ilość jachtów tego klubu, startujących w regatach. Otrzymana cyfra będzie zdaniem autora wykładnikiem wartości regatowej danego klubu.

Nie omawiając celu, jaki miał na względzie autor, sporządzając tabele klasyfikacji w sposób wyżej podany sądzę, że tabele te nie dają prawdziwego obrazu klasyfikacji klubów pod względem ich wartości regatowej i uważam, że statystykę zawsze można nagiąć do swych wymagań i żądań.

Poza tym autor nie zastanawia się nad powodami, które skłaniają kluby do zgłoszenia do regat dużej ilości zawodników.

Tej wielkiej ilości zawodników nie zgłasza się po to, aby praca ich składała się „...na sumę punktów zdobytych...“, lecz po to, aby ci słabsi startujący na gorszych jachtach, nabrali tego, co nazywamy „rutyną“ i nauczyli się czegoś. Podam tu przykład: oto na liście O. Y. K. R. P. w ciągu ubiegłego sezonu widzimy 38 nazwisk osób zgłaszanych do regat, z tych zaś tylko 21 osób zdobywało nagrody. Po co O. Y. K. R. P. zgłaszał do regat pozostałe 17 osób? Chyba nie po to, aby praca ich składała się „...na sumę punktów zdobytych...“.

Sądzę, że P. Z. Ż., przy obliczaniu swojej tabeli punktacyjnej nie weźmie pod uwagę sposobu obliczania podanego przez autora, bo gdyby tak się stało, to w regatach startowały by tylko te jachty ,które mają szanse znaleźć się na czołowych miejscach, a inne jachty i słabsi zawodnicy nie byli by zgłaszani, by pracy swej nie składać „...na sumę punktów zdobytych ...“, i nie pogarszać miejsca swego klubu w tabelach przez autora podanych

Na usprawiedliwienie swojego sposobu obliczania pisze autor, że „..obliczenie zdobytych punktów, to jeszcze mało, ponieważ suma punktów zależy od wartości i ilości łodzi, dawało by to zatym ogromną przewagę klubom zamożnym, zasobnym w doborową flotyllę“.

Dziwnym się więc wydaje, dlaczego inne związki sportowe nie uwzględniają systemu obliczania podanego przez autora omawianego artykułu.

Weźmy, dla przykładu tabele punktacyjne P. Z. T. W. za cały szereg lat ubiegłych. Widzimy w nich, że na pierwszych miejscach w tych tabelach znajdują się kluby bogate, w których wioślarstwo miało doskonałe warunki rozwoju dzięki zagranicznemu trenerowi, pierwszorzędnej jakości sprzętowi, możności częstych startów itp.

Czy P. Z. T. W. dzielił zdobyte przez te kluby punkty przez ilość osad startujących, choć nieraz zdarzało się, że w jakimś typie łodzi startowały 2 a nawet 3 osady jednego klubu? Nie. P. Z. T. W. podał tylko sumę przez każdy klub zdobytych punktów i ta jest słusznym i ostatecznym sprawdzianem wartości regatowej klubów.

A tabele punktacyjne P. Z. L. A., P. Z. K., P. Z. P. i wielu innych związków sportowych, czy uwzględniają podany przez autora sposób obliczania? Nie. Zgodzę się, że punktów „...nie można ująć ani metrem, ani stopperem, jak np. w lekkiej atletyce...", ale przecież i tam nikt ich w ten sposób nie ujmuje, a wyniku nie dzieli przez ilość startujących zawodników.

Ponieważ więc, jak z powyższego widać nie zupełnie zgadzam się z wywodami p. Marczewskiego, postaram się przyjąć bardziej proste i łatwiejsze kryterium obliczania punktów, a mianowicie: zawodnik otrzymuje ilość punktów, wyrazoną liczbą zajętego przez siebie nagrodzonego miejsca. Naprzykład: Zgłoszonych jest do wyścigu jachtów 14. Pierwszy zawodnik otrzymuje więc 5 pkt., 2-gi — 4 pkt., 3-ci — 3 pkt., 4-ty — 2 pkt., 5-ty — 1 pkt. Suma tak obliczonych punktów zawodników jednego klubu da nam sumę punktów zdobytych przez ten klub i w myśl tego co wyżej nadmieniłem — jego wartość regatową. Zresztą nie jest to nowy sposób obliczania, bo był on praktykowany nieoficjalnie w latach 1929, 30, 31. W ten sposób sporządzone tabele punktacyjne obejmowały nie tylko kluby, ale i poszczególnych zawodników i nie widzę powodu, abyśmy w roku bieżącym mieli sposób obliczania zmienić.

Tabela sporządzona w sposób przezemnie podany wyglądać będzie następująco:

Regaty	O.Y.K.R.P.	Y.K.P.	J.K.A.Z.S.	S.Ż.K.W. Wisła	P.P.W.	S.Ż.W.T.W.	R.U.	W.K.S. Żoliborz
O.Y.K.R.P. W-wa—Modlin	35	32	21	2	1	—	—	—
Y.K.P. Augustów	14	9	3	—	—	—	—	—
O.Y.K.R.P. Augustów . . .	13	11	5	—	—	—	—	—
Y.K.P.P. Warszawa . . .	24	22	24	—	2	—	—	—
J.K.A.Z.S. Warszawa . . .	32	30	24	2	1	3	—	—
Suma punktów . . .	118	104	77	4	4	3	—	—
Kolejność w tabeli .	I	II	III	IV		V	—	—

W tabeli tej nie uwzględniłem regat o charakterze specjalnym, jak: „Prezydenta", „Mistrzostwo", rozpoznawczych klas Star i D. Gdy jednak dodamy wyniki i tych regat, to kolejność w tabeli nie ulegnie zmianie, powiększy się natomiast stan posiadania O. Y. K. R. P., Y. K. P. i J. K. A. Z. S. Reszta pozostanie bez zmian.

I tak: O. Y. K. R. P. będzie miał 125 pkt.
Y. K. P. „ „ 106 „
J. K. A. Z. S. „ „ 83 „

Był bym niesprawiedliwym, gdybym pozostawił zestawienia wyników w formie ostatnio podanej, bo przecież J. K. A. Z. S. startował tylko w klasach V, S i O. Podane zatym zestawienie trzecie z uwzględnieniem wyników osiągniętych tylko w tych trzech klasach.

Ponieważ O. Y. K. R. P., Y. K. P. i P. P. W. w klasach innych „zarobiły" kolejno 23 pkt., 21 pkt., 4 pkt., kolejność klubów przedstawiać się będzie następująco:

I.	O. Y. K. R. P.	102 pkt.
II.	Y. K. P.	85 „
III.	J. K. A. Z. S.	82 „
IV.	S. Ż. K. W. Wisła	4 „
V.	S. Ż. W. T. W.	3 „
	P. P. W.	—
	R. U.	—
	W. K. S. Żoliborz	—

Studiując tabelę pierwszą w art. p. Marczewskiego zauważymy, że P. P. W. umieszczone jest na szarym końcu za W. T. W., W. K. S. Żoliborz, Wisłą i R. U. Dlaczego? Przecież P. P. W. zdobyło w sezonie ubiegłym 4 nagrody, w tym 2 pierwsze, a R. U. czy W. K. S. Żoliborz żadnej.

Ten „wypadek", lub jak kto woli „wpływ przypadkowości" nie ma miejsca w tabeli sporządzonej wg. systemu obliczania, który wyżej przytaczam. W tabeli tej P. P. W. sklasyfikowane jest wraz z Wisłą na 4 miejscu z równą ilością punktów po 4.

Nie twierdzę, że tabele wyżej przytoczone są ideałem, sądzę jednak, że system obliczania punktów podany przezemnie jest bardziej bliski prawdy niż system podany przez p. Marczewskiego i nie negując wartości osiągniętych przez J. K. A. Z. S. pięknych tegorocznych wyników twierdzę, że statystykę można zawsze nagiąć do własnych celów i wymagań.

Dobrze by jednak było, gdyby w sprawę tę wejrzał P. Z. Ż. i znalazł jakieś kryterium obliczania punktów i klasyfikacji klubów. Nie było by wówczas nieporozumień, artykułów i odpowiedzi w rodzaju wyżej przytoczonych.

Jerzy Dzięcioł.

Sprostowanie

W związku z zamieszczonym w Nr. 21 rb. artykułem p. Czesława Petelenza p. t. „Pomoc dla sportu" otrzymaliśmy od Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego następujące sprostowanie.

1. Nieprawdą jest, że nowe przepisy o ulgach kolejowych w celach w. f. i p. w. oparte są jedynie na obozach. Natomiast prawdą jest, że przepisy te przewidują także indywidualne przejazdy na kursy oraz amatorskie zawody sportowe, do których też zalicza się regaty żeglarskie, o których mowa w artykule. (Zasada: Instrukcja P. K. P. Nr. H. 1. a., poz. 59, rozdz. III, str. 16).

2) Nieprawdą jest, że przejazdy instruktorów mogą się odbywać na odległość najwyżej 100 km. Natomiast prawdą jest, że przepis o 100 km. przejazdach dotyczy wyraźnie tylko uczestników zbiórek wyszkoleniowych p. w. (przysp. wojskowego), a nie dotyczy ani instruktorów ani uczestników obozów i kursów, ani biorących udział w zawodach sportowych. (Zasada: Instrukcja P. K. P. Nr. H. 1. a., poz. 59, rozdz. II pkt 2 ustęp (3), str. 9) — oraz: uwagi na odwrotnych stronach „zaświadczeń" — (za zbiórki najwyżej do 100 km).

3) Nieprawdą jest, że ulgi stosuje się tylko w obrębie

jednej Dyrekcji Kolejowej. Natomiast prawdą jest, że takiego ograniczenia nie ma w ogóle w przepisach o ulgowych przejazdach kolejowych dla celów w. f. i p. w. Jeżeli chodzi o instruktorów, to ulgi dla nich są ważne na te Dyrekcje Kolejowe, na jakie potrzebę przejazdów uzna władza organizacyjna (związku sportowego) — wystawiająca legitymacje instruktorskie. (Zasada: zarz P. U. W. F. i P. W. Nr. 550/Og. z 6.VIII 1937 r., wydane pisemnie; ograniczeń żadnych ani w Instr. P K. P .Nr. H. 1. a., poz. 59 ani w Instr. P. U.W. F. i P. W Nr. 550/Og. 37 — nie ma).

4) Nieprawdą jest, że warunkiem otrzymania zniżki jest 6-dniowy udział uczestnika w zawodach (regatach żeglarskich); ten warunek jest postawiony dla uczestników obozów i kursów, nie dla zawodników. (Zasada: Instr P. K. P. Nr. H. 1. a., poz. 59, rozdz. II. pkt. 3, ustęp (10), str. 13 — w sensie negatywnym: rozdz. III)

5) Nieprawdą jest, że przepisy opracowane są pod kątem widzenia nieufności do organizacyj społecznych (sportowych). Natomiast prawdą jest, że na każdym kroku dają one dowody zaufania do tych organizacyj, a mianowicie:

a) Władze państwowe dają do dyspozycji organizacyj (związków sportowych) znaczną ilość zaświadczeń na ulgowe przejazdy kolejowe, które te organizacje wystawiają same i same nimi (w granicach ustalonych wspólnie ilości) gospodarują.

b) Organizacje same wystawiają legitymacje członkowskie i te są uznawane przez władze kolejowe przy przejazdach uczestników obozów, kursów, zbiórek (dotyczy organizacyj p. w.) i zawodów; legitymacje instruktorskie również wystawione są przez władze organizacyj (związków), a tylko zatwierdzane (pod kątem widzenia wymogów fachowych) — przez fachowe i odpowiedzialne za całokształt pracy w. f. i p. w. wojskowe władze w. f. i p. w.

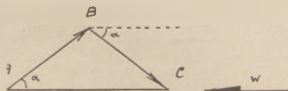
c) Kontrola, jakkolwiek wykonywana także (doraźnie) przez wojskowe organa w. f. i p. w. — całkowicie niemal pozostawiona jest organizacjom: np. meldowanie się uczestników, kursów i zawodów u swoich władz organizujących te imprezy; potwierdzanie udziału w obozach, kursach i zawodach — przez władze organizujące (potwierdza komendant obozu, kursu, kierownictwo zawodów) itd. Tylko instruktorzy mają stwierdzać swój pobyt w celach w. f. i p. w. u władz administracyjnych, jednak tylko wtedy gdy na miejscu niema władz organizacji (związku) lub wojskowych władz w. f. i p. w.

Dyrektor Państwowego Urzędu
Wych. Fiz. i Przysp. Wojsk.
(—) *Olszyna-Wilczyński*
generał brygady.

Kilka słów o lawirowaniu

Tytuł ten z pewnością zaciekawi każdego. Co więcej, jestem przekonany, że prócz zaciekawienia wywoła jeszcze pewien dyskretny uśmieszek. Cóż bowiem można pisać o lawirowaniu? Wszystko jest takie stare, takie znane. Tysiące razy każdy lawirował; niema prawie wyjazdu bez konieczności lawirowania, a tu nagle — „kilka słów o lawirowaniu".

Zastanówmy się jednak, czy sprawa ta jest naprawdę tak prosta jakby się wydawało.



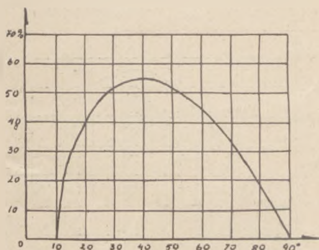
Rys. 1.

Przypuśćmy, że jacht ma przebyć drogę AC (rys. 1) pod wiatr. Łatwo widzieć, że w najprostszy sposób można to wykonać żeglując od A do B i od B do C, przy czym obydwa odcinki drogi będą równe. Nasuwa się teraz zagadnienie: gdzie powinien leżeć punkt B? Jaki kąt (L) ma tworzyć droga AB z kierunkiem wiatru? Odpowiedź na te pytania, niepokojące zapewne wielu żeglarzy, znajdujemy w opublikowanych niedawno, na łamach czasopisma „Die Yacht", uwagach niemieckiego teoretyka żeglarstwa O. Klipphahn'a. Nie wdając się tutaj w krytykę jego rozważań, warto przytoczyć te ciekawe uwagi.

Przede wszystkim Klipphahn utrzymuje, że żagiel pracuje najlepiej przy kącie natarcia 15⁰. Innymi słowy, żeglując na wiatr należy ustawiać żagiel tak, by bom tworzył zawsze z kierunkiem wiatru kąt 15⁰.

Przyjąwszy takie założenie, w wyniku badań, otrzymuje pewien związek pomiędzy kątem utworzonym przez kurs jachtu i kierunek wiatru, a szybkością na drodze AC.

Określenie: szybkość na drodze AC należy rozumieć w ten sposób, że jest to szybkość jaką rozwinął by jacht, gdyby mógł przebyć drogę AC w tym samym czasie, w jakim przebywa drogę ABC. Oczywiście szybkość na drodze AC jest mniejsza od rzeczywistej szybkości jachtu, wynika to stąd, że odległość AC zostaje pokryta w tym samym czasie, co znacznie większa odległość ABC.



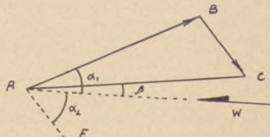
Rys. 2.

Omawiany związek przedstawiony jest graficznie, w postaci linii krzywej, na rysunku 2. Na osi poziomej oznaczone są kąty, na osi pionowej oznaczona jest szybkość, wyrażona w procentach tej szybkości jaką rozwinął by jacht gdyby żeglował po prostej AC (rys. 1) pół wiatrem. Z wykresu widać, że jacht nie może się trzymać bliżej wiatru jak pod kątem 10⁰, oczywiście praktycznie granica ta jest nieosiągalna, natomiast przy kącie 40⁰ szybkość w kierunku AC będzie największa. Wynika z tego, że chcąc jaknajszybciej przebyć drogę skierowaną dokładnie pod wiatr, należy lawirować w ten sposób, by poszczególne odcinki drogi przebywanej tworzyły kąt 40⁰ do linii wiatru, a więc pełne ćwierć wiatru.

Krzywa z rysunku 2 posiada jedną bardzo „przyjem-

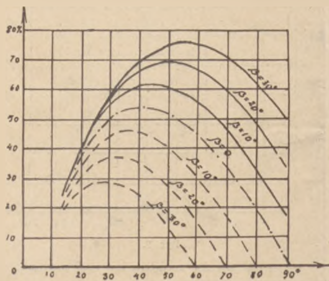
nę" cechę — oto krzywizna jej w pobliżu punktu szczytowego ma bardzo łagodny przebieg, oznacza to w praktyce że przekroczenie owych 40° w jedną lub drugą stronę, nawet o 10° stopni, powoduje spadek szybkości na drodze AC wyrażający się małą liczbą 1%—2%. Błąd ten posiada większe znaczenie jedynie w czasie regat.

Klipphahn, przyznaje się, że w toku powyższych rozważań zrobił małe uproszczenie polegające na wprowadzeniu założenia: związek pomiędzy oporem jachtu a jego siłą pędną wyraża się równaniem kwadratowym. Związek ten jest nieco hardziej skomplikowany, ale wprowadzenie właściwej zależności nie zmieniło by charakteru krzywej, ani podanych wniosków; zmieniły by się jedynie liczby stojące po lewej stronie wykresu.



Rys. 3.

Opisana krzywa przedstawia tylko jeden, bardzo szczegółowy przypadek, gdy punkt wyjścia jachtu A i cel jego drogi C leżą dokładnie na osi wiatru. Można by zagadnienie uogólnić i zapytać jaki wykres otrzymali byśmy gdyby odległość AC tworzyła z kierunkiem wiatru pewien kąt B, tak jak to wyobraża rysunek 3. W tym przypadku interesować nas będzie wielkość kąta L_1, jako kąta ostrości pierwszego halsu i kąta L_2 czyli kąta ostrości drugiego halsu. Na rysunku odcinek AE jest równoległy do odcinka BC. Należy zaznaczyć, że poszukiwane kąty zależne są od kąta B.



Rys. 4.

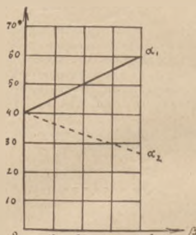
Rozwiązując powyższe zagadnienie na drodze rozważań matematycznych otrzymuje Klipphahn wykres przedstawiony na rysunku 4. Widzimy tu siatkę taką samą jak na rysunku 3, a na niej pęk krzywych.

Pierwsze trzy krzywe licząc od góry (oznaczone linią ciągłą) odpowiadają pierwszemu halsowi AB dla trzech różnych kątów B, czyli dla trzech kierunków wiatru, trzy dolne krzywe (oznaczone linią przerywaną) odpowiadają drugiemu halsowi BC, dla tych samych kątów B. Środkowa krzywa jest nam już znana z rysunku 2-go.

Celem lepszego zrozumienia sensu powyższego wykresu rozpatrzmy następujący przykład:

Przypuśćmy, że droga AC (rys. 3), którą jacht ma przebyć, skierowana jest pod kątem B równym 30° do wiatru. Jacht musi lawirować. Zachodzi pytanie: pod jakim kątem ustalić pierwszy hals i w którym miejscu wykonać zwrot? Odpowiedź daje nam wykres Nr. 4. Wśród wszystkich krzywych wyszukujemy dwie, ciągłą i przerywaną odpowiadające kątowi 30°. Są to krzywe pierwsza i ostatnia od góry. Pierwsza z nich osiąga maksymum 75% dla kąta 55° druga około 30% dla kąta 30°. Odpowiedź zatem brzmi: pierwszym halsem należy żeglować pod kątem 55° do wiatru, zwrot należy wykonać w takim punkcie, by drugi hals wypadł pod kątem 30° do wiatru. Szybkość na drodze AC będzie średnią arytmetyczną obu szybkości, będzie więc równa około 52%. A zatem drogę AC pokryje jacht ze średnią szybkością wynoszącą 52% tej szybkości jaką mógł by rozwinąć gdyby żeglował bezpośrednio po drodze AC i to wpół wiatru.

Jak widać z przytoczonego przykładu miarodajne są jedynie punkty szczytowe wszystkich krzywych, jedynie one bowiem dają rozwiązanie interesującego nas zagadnienia. Nie trudno dostrzec, że punkty te dla krzywych ciągłych leżą na jednej prostej, to samo można powiedzieć o krzywych przerywanych. Jeśli więc pominiemy zagadnienie efektywnej szybkości jachtu, przy posuwaniu się pod wiatr, to wykres można znakomicie uprościć. Przedstawia to właśnie rysunek 5.



Rys. 5.

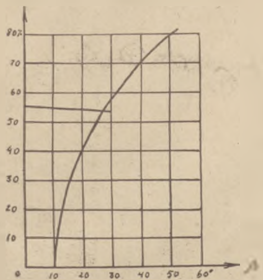
Oś pozioma przedstawia tu zmiany kąta B oś pionowa zmiany kątów L_1 i L_2.

Łatwo można się przekonać, że wykres ten daje ściśle te same wyniki co wykres poprzedni. Istotnie, jeśli B jest równe 30°, to prowadząc prostą pionową przez punkt 30 na osi poziomej, odczytujemy, że L_1 jest 55° zaś L_2 30°. Należy zaznaczyć, że linia ciągła na rysunku odpowiada pierwszemu halsowi, a linia przerywana drugiemu.

Klipphahn posuwa się jeszcze dalej. Wiedząc doskonale, że posługiwanie się podanym wykresem było by rzeczą bardzo niewygodną, wymagało by bowiem posiadania, stale przy sobie, kartki z rysunkiem, tworzy na użytek żeglarzy łatwą do zapamiętania regułę, zastępującą w zupełności wykres. Reguła ta brzmi: Jeśli kąt B jest zerem, to lawirujmy pod kątem 40°, jeśli B jest różny od zera, to dodając do 40° połowę B otrzymamy kąt pierwszego halsu, a odejmując od 40° jedną trzecią B znajdziemy kąt drugiego halsu .Przykład wyjaśni to najlepiej. Przypuśćmy, że B wynosi 20° wtedy pierwszy kąt jest równy 40 + 20/2 czyli 50°, zaś drugi kąt: 40 — 20/3 a więc około 33°. Wy-

starczy spojrzeć na rys. 4. by stwierdzić słuszność wyników otrzymanych zapomocą reguły.

Wykres Nr. 4 daje jeszcze jedną ważną możliwość, pozwala mianowicie określić średnią szybkość z jaką jacht przebywa drogę AC. Chcąc skorzystać z tej możliwości, wystarczy odczytać maksymalną szybkość rozwiniętą na obydwu halsach, przy tym samym kierunku wiatru i obliczyć średnią. I tak dla kątów 0° ,10°, 20°, 30°, pomiędzy kierun-



Rys. 6

kiem wiatru a drogą AC, znajdziemy liczby: 55%, 54%, 53%, 52% szybkości osiąganej przy żeglowaniu pół wiatrem. Powyższe wyniki przedstawione są na rysunku 6. w postaci odcinka linii prostej. Krzywa przecinająca ten odcinek wyznacza szybkości z jakimi jacht przebył by drogę AC, gdyby mógł żeglować bez lawirowania. Na poziomej osi wykresu oznaczone są kąty określające kierunek wiatru względem AC. Natychmiast widać, że jeśli kierunek wiatru przekroczy kąt 26° względem AC, to szybkość osiągnięta, przy żeglowaniu po drodze AC bezpośrednio będzie większa od szybkości osiągniętej przez lawirowanie. Wypada jednak zaznaczyć, że nie każdy jacht może trzymać się tak blisko wiatru, często więc trzeba lawirować nawet przy kątach większych.

Reasumując to wszystko co zostało wyżej powiedziane Klipphahn dochodzi do następujących wniosków:

Przy lawirowaniu pod wiatr istnieją najkorzystniejsze kąty określające kierunek poszczególnych halsów. Kąty te zależne są jedynie od kierunku wiatru względem drogi jaką jacht ma przebyć. Wielkość tych kątów uwidoczniona jest na wykresie 5. Szybkość z jaką jacht żegluje od punktu wyjścia do celu zmniejsza się bardzo nieznacznie w miarę odchylania się wiatru od kierunku AC. Jeśli odchylenie wiatru przekroczy 26° to szybkość osiągnięta bezpośrednio jest większa niż przez lawirowanie, jeśli tylko jacht może tak ostro żeglować. Wszystkie te wnioski są ważne przy założeniu, że najkorzystniejsze ustawienie żagla względem wiatru wynosi 15°.

Trzeba jeszcze podkreślić, że liczby określające szybkość, a podawane na wykresach, nie zależą od szybkości wiatru ani budowy jachtu. Jako skalę porównawczą przyjęto bowiem szybkość jachtu w pół wiatru. Skala ta jest inna dla każdego jachtu, ale stosunek szybkości osiąganej lawirowaniem do szybkości wpół wiatru, z chwilą ustalenia kierunku wiatru, nie zmienia się.

Bogusław Kaliński

Kronika pływacka

Na pływalni CIWF

Dn. 21 listopada nastąpiło otwarcie nowej pływalni zimowej C.I.W.F. na Bielanach.

Pływalnia posiada własne filtry, które dają możność utrzymania wody w należytej czystości, długość basenu wynosi 25 m, ma 6 torów. Basen w najpłytszym miejscu ma głębokość 95 cm, w najgłębszym 350 (przy skoczni). Dla widzów zbudowane są trybuny obliczone na około 600 osób.

W ramach uroczystości otwarcia odbyły się zawody z udziałem najlepszych pływaków polskich, jak: Bocheńskim, Karpińskim, Makowskim, Jastrzębskim i Olszewskim na czele.

Poszczególne wyniki przedstawiają się następująco:

200 m st. klas. dla słuchaczek instytutu: 1) Szwarc 3:50, 2) Myszawicz 4:33,6.

100 m. nawznak panów: 1) Jastrzębski (AZS) 1:18,4, 2) Zuchowicz (Legia) 1:25,6, 3) Dzięgielewski (Pol.) 1:30. Wynik Jastrzębskiego jest b. dobry.

50 m. st. dow. dla słuchaczów instytutu: 1) Jugosłowianin Zicherl 28:8, 2) Jugosłowianin Cucek 30,6, 3) Kowalski 31,2. W drugiej serii wygrał Morończyk (znany tyczkarz) 34,9.

100 m. st. dow.: 1) Bocheński (Delfin) 1:04,6, 2) Karpiński (AZS) 1:05,6, 3) Trzebiński (Legia) 1:07,6, 4) Makowski (AZS) 1:09,8. Bocheński nie wykazał specjalnie dobrej formy.



Ewa Lewandowska, mistrzyni warszawskich szkół średnich.

Sztafeta 5×25 m. pań dla słuchaczek Instytutu: 1) Rocznik trzeci 1:05,6, 2) Rocznik drugi, 3) Rocznik pierwszy.

200 m. st. dow.: 1) Karpiński (AZS) 3:06,8, 2) Morawski (PZL) 3:12,4, 3) Jensz (Polonia) 3:16,8.

200 m. klas. dla słuchaczów Instytutu: 1) Karwaser 3:19,8, 2) Jugosłowianin Kurevic 3:24, 3) Bogajewski 3:29,2.

3×50 m. st. zmiennym: 1) AZS 1:43,6, 2) Legia 1:45,2, 3) PZL, 4) Polonia.

200 m. klas.: 1) Lubicz (AZS) 3:10,1, 2) Koźnicki (PZL) 3:13, 3) Szczygielski (Polonia) 3:21.

4×50 m.: 1) AZS 2:00,8, 2) Legia, 3) Polonia. Drużyna PZL została zdyskwalifikowana.

10×25 m. dla słuchaczów Instytutu: 1) Rocznik pierwszy 4:37,8, 2) Rocznik trzeci, 3) Rocznik drugi.

Ponadto odbyły się piękne pokazy skoków do wady w wykonaniu mistrza Jugosławii Ziherla, słuchacza Instytutu. Zwłaszcza nienagannie wypadły salta.

Odbyły się również dwie konkurencje humorystyczne, a mianowicie bieg słuchaczek Instytutu z parasolkami oraz bieg 25 mtr. stylami archaicznymi, jak po kozacku, po piesku, delfinem, starą żabką itp.

Na zakończenie odbył się ciekawy pokaz ratowania tonących oraz pokazowy mecz waterpolowy drużyn kombin[illegible]

Międzyszkolne zawody pływackie w Warszawie

Międzyszkolne zawody pływackie w Warszawie.

W dn. 27 i 28 listopada r.b. na pływalni C.I.W.F. na Bielanach odbyły się pływackie mistrzostwa szkół przy udziale około 200 zawodników. Poziom zawodów b. dobry.

Mistrzostwa, rozgrywane już czwarty raz z rzędu, przyniosły szereg nowych rekordów szkolnych, świadczących o ciągłym postępie.

Indywidualnie wyróżnić należy wśród dziewcząt Lewandowską i Czuperską, a wśród chłopców Smolińskiego i sztafetę gim. Jasińskiego.

Wyniki dnia pierwszego:

50 m. dow. dla młodszych uczenic: 1) Lewandowska (gimn. Jakubowskiej) 40,4, 2) Herfurtówna (gimn. Słowackiego) 48,4.

100 m. klas. dla młodszych uczniów: 1) Kossowski (stow. dyrektorów) 1:29,1, 2) Rudzisz (gimn. Lelewela) 1:30,4.

100 m. nawznak dla starszych uczennic: 1) Czuperska (gimn. Łabusiewicz.) 1:54, 2) Szayndówna (gimn. król. Jadwigi) 2:49,4.

100 m. st. dow dla starszych uczniów: 1) Kowalski (gimn. Ronthalera) 1:20,4, 2) Morawski (gimn. św. Wojciecha 1:20,8.

100 m. klas. dla starszych uczenic: 1) Szybowska (gimn. Kochanowskiego) 1:45,9, 2) Czuperska 1:49,6.

Sztafeta 4×50 m. dla uczennic: 1) gimn. Taniewskiej 3:56, 2) gimn. król. Jadwigi 4:02,2.

3×100 m. st. zmiennym dal uczniów: 1) gimn. Rejtana 4:53, 2) gimn. Ronthalera 4:53,8.

Wyniki dnia drugiego:

Uczennice:

50 m. st. klas.: 1) Filowicz (gimn. król. Jadowigi) 53,2, 2) Gaworek (gimn. Konopnickiej) 54,0.

100 m. st. dow.: 1) Lewandowska (gimn. Jakubowskiej) 1:36,1, 2) Czuperska (gimn. Łabusiewicz) 1:49,0.

3×50 m. st. zmiennym: 1) gimn. Słowackiego 2:47,2, 2) gimr. Żmichowskiej 2:55,8.

[illegible]

50 m. st. dow.: 1) Smoliński (gimn. Sowińskiego) 30,2, 2) Piekarniak (gimn. Zamojskiego) 32,6.

100 m. st. grzbiet.: 1) Kryger (gimn. Władysława IV) 1:41,9, 2) Tytelmana (gimn. Zgrom. Kup.) 1:50,8.

200 m. st. klas.: 1) Skulski (gimn. III Miejskie) 3:39,6, 2) Cesarski (gimn. Lorentza) 3:40,0.



Zespół gimnazjum Taniewskiej.

Sztafeta 3×50 m. st. dow.: 1) gimn. Jasińskiego 3:04,2, 2) gimn. Rejtana 3:05,2.

W klasyfikacji drużynowej mistrzostwo szkół żeńskich zdobyło gimn. Taniewskiej 14 punktów przed gimn. Żmichowskiej i gimn. król. Jadwigi po 8 p., a mistrzostwo szkół męskich gimn. Rejtana 76,5 pkt. przed gimn Unia 74 p. i gimn. Władysława IV 68 p.

Zawody pływackie w Krakowie

W dniu 5 grudnia rb. na basenie Y.M.C.A. w Krakowie odbyły się zawody pływackie z udziałem Cracovii i Wisły. T.P.G. Giszowiec aczkolwiek zapowiedział swój udział jednakże nie przybył, nie podając żadnego usprawiedliwienia.

Wyniki były następujące:

100 m. st. dow. klasa II: 1) Kazek (Cr.) 1:13,5, 2) Huk (Wisła) 1:19,8.

100 m. st. klas. kl. I: 1) Świstuń (W) 1:25,4, 2) Jakimow (Cr) 1:30, 3) Pudło (W) 1:34,5

100 m. st. dow. kl I: 1) Barbaszewski (Cr) 1:09,5, 2) Zguda (Cr) 1:12,9, 3) Rachniowski (W) 1:13,2, 4) Treszczyński. Sensacją była porażka Zgudy, którego trzymał się Rachniowski, co wykorzystał sprytnie zwycięzca.

100 m. st. klas. kl. II: 1) Grzywiński (W) 1:43, 2) Gutkind (Cr) 1:43,2, 3) Nowakowski (Cr) 1:43,9.

50 m. st. dow. juniorów: 1) Pałka (W) 34,6, 2) Pałczyński (Cr) 39,0, 3) Rumian (W) 39,8, 4) Więcek (Cr) 40,5.

50 m. st. dow. juniorów: 1) Brzeziński (W) 35,2, 2) Turcki (Cr) 38,0, 3) Żułowski (Cr) 40,0.

W wyścigu *100 m. dla pań* startowały dwie zawodniczki Wisły, przy czym Lasoniówna płynęła stylem klasycznym i uzyskała czas 1:44, a Madejówna płynęła stylem dowolnym w czasie 1:40,8.

Sztafeta 5×25 m.. 1) Wisła 1:20 (Drożdż, Brzeziński I. Rumian, Pałka i Grudzień.

50 m. st. grzbiet. pań: 1) Trukówna (W) 53,8, 2) Paculanka (W) 65.

50 m. st. grzbiet. kl. II: 1) Pałka (W) 47,5, 2) Nowakowski (Cr) 49,0, 3) Kowalski (Cr) 50,0

50 m. st. klas. juniorów: 1) Brzeziński (W) 44,8, 2) Marczyk (W) 45, 3) Szmyd (W) 46

Sztafeta 3×50 m. st. zmiennym przyniosła wielki sukces Wiśle, która zajęła trzy pierwsze miejsca, podczas gdy Cracovia przybyła na ostatnim miejscu. 1) Wisła I (Rachniowski, Gryglewski i Treszczyński) 1:52,4, 2) Wisła II 2:00, 3) Wisła III 2:02, 4) Cracovia 2:22.

Sztafeta 5×50 m. st. dow. kl. I: 1) Cracovia (Zguda, Kazek, Barbaszewski, Ochalski, Paszkot), 2) Wisła (Rachniowski, Treszczyński, Drożdż, Grudzień).

Międzyszkolne zawody pływackie w Łodzi

Dn. 28 listopada rb. W basenie YMCA odbyły się doroczne mistrzostwa pływackie łódzkich szkół średnich, w których wzięło udział ponad 100 uczestników, zakwalifikowanych do finału po uprzednio przeprowadzonych eliminacjach.

Mistrzostwa tegoroczne zakończyły się pełnym sukcesem gimnazium niemieckiego, które w ogólnej punktacji zespołowej zajęło pierwsze miejsce zarówno w konkurencji chłopców jak i dziewcząt. Mistrzostwa odbyły się przy olbrzymim zainteresowaniu publiczności i stają się coraz popularniejszą imprezą pływacką. Wyniki przedstawiają się następująco:

Konkurencje męskie kalsa A:

50 m. dow.: 1) Maschke (gimn. niem.) 36,3, 2) Bartoszewicz (gimn. Kopernika).

75 m. grzbietowym: 1) Goppert (gimn. niem. 1:11,2, 2) Leśniewski (Zgr. kupców 1:14,2.

75 m. klasycznym: 1) Dąbrowski (szkoła włókiennicza) 1:17,5, 2) Lipiński (szkoła włók.).

75 m. dowolnym: 1) Konikowski (szkoła handlowa) 54,6, 2) Kaufman (szkoła włók.) 59.

100 m. stylem dowolnym: 1) Cel (Zgrom. Kupców) 1:17,8, 2) Czkwianianc (gimn. Narutowicza) 1:21,6.

100 m. klasycznym. 1) Koraliński (gimn. Piłsudskiego) 1:35,5, 2) Eckstein (gimn. niem.) 1:35,6.

100 m. grzbietowym: 1) Dąbrowski (gimn. Reymonta) 1:35,7, 2) Bibel (gimn. Reymonta) 1:37.

200 m. dowolnym: 1) Konikowski (szkoła handl.) 3:15,2, 2) Rapalski (szkoła włók.) 3:15,4.

Sztafeta 3×50 stylem grzbietowym: 1) gimn. Narutowicza 2:00,9, 2) gimn. niem. 2:13,1.

Klasa B:

50 m. dowolnym: 1) Kulczyński (gimn. Narutow.) 43.

50 m. klasycznym: Grund (gimn. niem.) 49,7.

60 m. grzbietowym: Bartoszewicz (gimn Kopernika 47,3.

75 m. dowolnym: Stolz (gimn. Kopernika) 1:00,2

75 m. klasycznym: Mildner (gimn. niem.) 1:02,3.

Konkurencje żeńskie:

50 m. klasycznym: 1) Hanschke (gimn. niem.) 51,2, 2) Guze (gimn. niem.) 54.

50 m. grzbietowym: 1) Schweikert (gimn. niem.) 51,2, 2) Kumantówna (gimn. Rothertowej) 1:001,.

50 m. dowolnym: 1) Czarnowska (gimn. Rothertowej) 42,1, 2) Haraszkiewicz (gimn. n.) 47.

75 m. klasycznym: 1) Idzikowska (gimn. Waszczyńskiej) 1:13,7.

75 m. grzbietowym: 1) Rymsza (gimn. n.) 1,21, 2) Dziwińska (gimn. Miklaszewskiej) 1,28.

75 m. dowolnym: Konikówna (gimn. Rothertowej) 1:23,3, 2) Cilku (Zgierz) 1,27.

100 m. klasycznym: 1) Wagnerówna (gimn. Rothertowej) 1:55,2, 2) Buhle (gimn. n.) 1:59.

Sztafeta 3×50: 1) gimn. niem. 2:28,7, 2) gimn. Miklaszewskiej) 2:35.

W ogólnej punktacji w konkurencjach żeńskich pierwsze miejsce zajęło gimnazium niemieckie 36 pkt., 2) gimnazium Rothertowej 29 pkt., 3) gimn. Miklaszewskiej 15 pkt., 4) gimn. Szczanieckiej 8 pkt., 5) gimn. Waszczyńskiej 5 pkt.

W konkurencjach męskich: 1) gimnazjum niemieckie 38 pkt., 2) i 3) gimnazjum Narutowicza i Kopernika po 15, 4) Państwowa szkoła włókiennicza 13, 5) gimnazjum Zgromadzenia Kupców 11, 6) Miejska szkoła handlowa 10 pkt.

W wyniku trzyletnich wzmagań o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez wizytatorkę p. Olszewską dla konkurencyj żeńskich i nagrodę męską, ofiarowaną przez kuratorium okręgu warszawskiego na własność zdobyło gimnazjum niemieckie.

Nagrodę przechodnią prezydenta miasta p. Godlewskiego oraz zwycięstwo w sztafecie 4×50 zdobyło gimnazjum niemieckie, uzyskując czas 3:10,2, 2) gimnazjum Zgromadzenia Kupców 3:11,7, 3) Szkoła Handlowa 3:17,7.

Najszybszy pływak — najwolniejszym rekordzistą

Z zestawienia rekordów szybkości wynika, że najwolniej poruszają się pływacy. Wynik najszybszego pływaka Peter Fick przeliczony na godziny, da zaledwie 6,4 km. Najszybszym człowiekiem świata jest Agello, który na wodnosamolocie osiągnął szybkość 709,2 km. na godzinę.

Obóz dla waterpolistów

W Warszawie na pływalni CIWF odbyło się otwarcie treningowego obozu dla waterpolistów, przy udziale 30 czołowych zawodników wszystkich okręgów. Trenerem jest Węgier Rayki.

Zawody pływackie juniorów w Łodzi

W dn. 5 grudnia w basenie Polskiej YMCA odbyły się zawody pływackie juniorów między reprezentacją Łodzi a AZS (Warszawa). Mecz wygrali juniorzy Łodzi w stosunku 58:42. Wyniki były następujące:

100 m. st. dow.. Krenz (Ł.) 1:15.

400 m. dow.: Konikowski (Ł.) 6:46,2.

200 m. klas.: Rudzisz (AZS) 3:14,5.

100 m. grzbiet.: Kowalski (Ł.), który uzyskał czas 1:30,6, został zdyskwalifikowany i zwycięstwo w tej konkurencji przyznano Roznerowi (AZS) — czas 1:31

Sztafeta 3×50 st. zmiennym: Łódź 1:58,3 przed AZS 1:58,9.

Sztafeta 3×50 st. dow.: Łódź 2:53 przed AZS 2:57,6.

Projekt terminarza regat wioślarskich na 1938 r.

Miesiąc	dn.	Miejscowość	REGAT	Uwagi
Kwiecień	24	Wszyscy	Otwarcie sezonu	
Maj	29	Wszyscy	Regaty otwarcia sezonu	
	5	Chełmża	Regaty propagandowe	
	12	Gdańsk	„ międzynarodowe	podw. punkt.
Czerwiec	[illegible]	Kalisz	„ międzyklubowe	
		Kraków	„ propagandowe	
	[illegible]	Warszawa	„ międzyklubowe	
		Grudziądz	„ propagandowe	
	3	Wilno	„ międzynarodowe	w biegach międzynar. podw. punkty
	10	Bydgoszcz	„ międzynarodowe	
Lipiec	17	Włocławek	„ międzyklubowe	
	24	Poznań	„ międzyklubowe	
	31	Kruszwica	„ międzyklubowe	
	7	Płock	„ międzyklubowe	
	14	Toruń	„ międzyklubowe	
Sierpień	20 i 21	Bydgoszcz	**XIX Regaty związkowe — Mistrzostwa Polski**	
	28		Mecz Polska — Węgry	miejsce nieustal.
	[illegible]	Grodno	Regaty propagandowe	
		Kalisz	„ propagandowe	
		Mediolan	**Mistrzostwa Europy**	
Wrzesień	11	Wszyscy.	I Krok Wioślarski	
	[illegible]	Warszawa	Regaty międzyklubowe	
		Kraków	„ międzyklubowe	
	25	Poznań	„ propagandowe	
Październik	2	Wszyscy	Zamknięcie sezonu	

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, Nowogrodzka 4 m. 21

KOMUNIKAT.

Wobec niewywiązania się z postanowień zawartych w § 23, pkt. c. statutu Polskiego Związku Żeglarskiego oraz pomimo ustalenia terminów ulgowych w uiszczeniu opłat (składek członkowskich)

Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego udziela w myśl § 68 pkt. b. upomnienia następującym klubom związkowym:

Klub Żeglarski L. M. i Kol. „Gryf" w Gdyni,
Sekcja Żeglarska Warszawskiego Tow. Wioślarskiego,
Sekcja Żeglarska K. S. Rodzina Urzędn.
Akademicki Związek Morski,
Yacht-Klub L. M. i Kol. we Włocławku,
Śląski Klub Żeglarski w Wielkich Hajdukach.

W razie nie uiszczenia należnych opłat członkowskich do dnia 31 XII. br. zmuszeni będziemy zastosować dalsze postanowienia karne.

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz Generalny P. Z. Ż. — *Jerzy Lisicki*
Prezes P. Z. Ż. — *W. Kiliński, płk. dypl.*

ZAWIADOMIENIE

Na odbytym w dniu 28 listopada r. b. walnym zebraniu oddziału Stołecznego Yacht Klubu Polski wybrano nowy zarząd, który ukonstytuował się następująco:

Komandor — Dr. Zygmunt Skowroński.
Wice-komandor — Inż. Longin Bielawski.
Kapitan Sportowy — Inż. Czesław Bełkowski.
Sekretarz — Inż. Jan Lech Dymecki
Skarbnik — Stefan Lewandowski.
Gospodarz — Roman Horodyski.
Gospodarz — Inż. Kazimierz Białkowski.
Kapitan Przystani — Marian Hejmowski.
Członek Zarządu — Inż. Piotr Bomas.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9.—.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.
Konto w P. K. O. Nr. 22036 właściciel Maria Majcherowa
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. ***Redaktorka MARIA MAJCHEROWA***

Druk M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46.